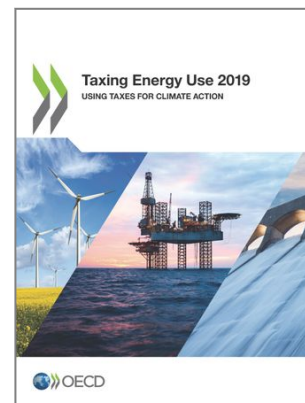


# OECD *Multilingual Summaries*

## Taxing Energy Use 2019

### Using Taxes for Climate Action

*Summary in Spanish*



Lea el libro completo en: [10.1787/058ca239-en](https://doi.org/10.1787/058ca239-en)

---

## Gravar el uso de energía 2019

### Usar los impuestos para la acción climática

*Resumen en español*

En 2018, el consumo mundial de energía aumentó considerablemente, al igual que las emisiones de CO<sub>2</sub> relacionadas con la energía, que alcanzaron un nuevo máximo histórico. Esto es desconcertante, si tenemos en cuenta que el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París requerirán fuertes reducciones de las emisiones.

Bien diseñada, la fiscalidad energética anima a los ciudadanos e inversores a optar por fuentes de energía menos contaminantes. Los impuestos sobre los carburantes y el carbono son herramientas sencillas y rentables para limitar el cambio climático. Sin embargo, las políticas de fijación de precios del carbono suelen ser todo un reto. Los impuestos sobre el consumo de energía también contribuyen a limitar los efectos perjudiciales de la contaminación local para la salud, lo cual constituye una preocupación política totalmente razonable en un mundo cada vez más urbanizado.

Gravar el uso de energía 2019 presenta los impuestos sobre la energía y el carbono adoptados en los países, describe los progresos realizados y hace recomendaciones factibles sobre cómo los gobiernos podrían obtener mejores resultados. El informe presenta datos nuevos y originales sobre los impuestos sobre la fiscalidad energética en los países de la OCDE y el G20, así como en la aviación internacional y el transporte marítimo. Los tipos impositivos y la cobertura impositiva se detallan por país, sector, fuente de energía y tipo de impuesto. El uso de una metodología común garantiza la plena comparabilidad de los tipos impositivos y de las estructuras de los distintos países. Asimismo, los indicadores sintéticos facilitan las comparaciones entre países.

Hay demasiados usuarios de energía, que no pagan los precios de la energía y del carbono necesarios para frenar el peligroso cambio climático, incluso cuando se comparan las señales del precio del carbono frente al valor de referencia básico de 30 EUR por tonelada de CO<sub>2</sub>. Es poco probable que este valor de referencia refleje el cambio climático causado por una tonelada de CO<sub>2</sub> emitida en la actualidad, y no va a ser suficiente para cumplir con los objetivos del Acuerdo de París. La evidencia muestra que las estructuras fiscales están mal adaptadas a los perfiles de contaminación de las fuentes de energía. En particular, el carbón tiene un gravamen relativamente bajo o incluso cero, a pesar del impacto negativo que tiene sobre el clima y la contaminación atmosférica.

Los impuestos sobre los carburantes y el carbono no son los únicos instrumentos políticos que fijan el precio del carbono. Los sistemas de comercio de emisiones también incluyen las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas del uso de energía, y a veces también incluyen otros gases de efecto invernadero y diferentes fuentes de emisión. Los sistemas de comercio de emisiones pueden ser tan eficaces y eficientes como los impuestos al carbono. Los sistemas de comercio de emisiones analizados en el informe de la OCDE «Tasas efectivas sobre el carbono» representan aproximadamente el 6% de las señales del precio del carbono en los países de la OCDE y del G20.

El alcance elegido por los países para establecer el precio de las emisiones de carbono mediante los impuestos y los sistemas de comercio de emisiones varía sustancialmente. El sistema de comercio de emisiones de la Unión Europea, por ejemplo, abarca la mayor parte de las emisiones producidas con la generación de electricidad, la industria y los vuelos dentro del territorio europeo. En el momento de la redacción de este documento, la cotización de los derechos era de, aproximadamente, 25 euros por tonelada de CO<sub>2</sub>. En general, las señales del precio del carbono siguen siendo insuficientes, incluso teniendo en cuenta el impacto de los sistemas de comercio de emisiones.

## Resultados clave

### *Las señales del precio del carbono son demasiado débiles*

- El 85 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> relacionadas con la energía se producen fuera del sector del transporte por carretera. Los impuestos solo tasan el 18 % de estas emisiones. La señal del precio es, como mínimo, 30 EUR por tonelada de CO<sub>2</sub> para apenas un 3% de las emisiones producidas fuera del sector del transporte por carretera.
- Solo cuatro países, Dinamarca, Países Bajos, Noruega y Suiza, gravan las emisiones producidas fuera del sector del transporte con una tasa superior a 30 EUR por tonelada de CO<sub>2</sub> como media. Si los sistemas de comercio de emisiones se hubieran incluido en el análisis, la imagen habría sido menos sombría, Si bien estos sistemas de comercio de emisiones solo cubren una fracción de las mismas y el precio suele ser inferior a 30 EUR por tonelada de CO<sub>2</sub>.
- Se ha avanzado poco en la extensión de las señales del precio del carbono basadas en los impuestos. En concreto, desde 2015, el promedio de los tipos impositivos efectivos del carbono sobre las emisiones fuera del sector del transporte por carretera solo aumentó en más de 10 EUR por tonelada de CO<sub>2</sub> en tres países: Dinamarca, Países Bajos y Suiza.
- Las emisiones de la aviación internacional y del transporte marítimo no se gravaron en absoluto. Los combustibles utilizados en la aviación y en la navegación doméstica se gravan a veces, pero rara vez reflejan un valor de referencia básico del carbono. La mayor parte de estas emisiones tampoco están sujetas a sistemas de comercio de emisiones.
- Los factores efectivos del precio del carbono son más fuertes en el transporte por carretera, principalmente, debido a que los impuestos sobre el consumo de combustible son relativamente altos, pero los costes externos no relacionados con el clima son también relativamente altos en el transporte por carretera (por ejemplo, el impacto local de la contaminación atmosférica). Los únicos tres países que no gravan las emisiones del transporte por carretera a 30 EUR por tonelada de CO<sub>2</sub> o más son Brasil, Indonesia y Rusia.
- Por regla general, no se está utilizando la fiscalización para proporcionar unos precios del carbono significativos a los combustibles, sin olvidar el carbón, que es el combustible fósil más contaminante. La media de tipos impositivos efectivos sobre el carbono del carbón es de casi cero en los 44 países de la OCDE y Economías Asociadas Seleccionadas. A pesar de haber incluido en el análisis los sistemas de comercio de emisiones, los factores del precio del carbono para el carbón siguen siendo muy bajos en casi todas partes.

### *Los impuestos sobre el consumo de combustible siguen dominando en los impuestos explícitos al carbono*

- En los 44 países, los precios efectivos del carbono son impulsados por los impuestos sobre el consumo de combustible en el sector del transporte por carretera.
- En los otros sectores, los impuestos explícitos sobre el carbono tienden a desempeñar un papel relativamente más importante.

### *No todos los impuestos sobre la energía fomentan fuertes reducciones de las emisiones*

- Los impuestos sobre la electricidad, que no suelen diferenciar entre las distintas fuentes de energía, fallan a menudo en promover las fuentes de energía más limpias y pueden desalentar una reducción más fuerte de las emisiones mediante la electrificación.
- No obstante, la mayoría de los países fomentan el cambio a fuentes más limpias gravando más los combustibles que las fuentes de energía menos contaminantes, como las energías hidráulica, eólica y solar.

- En los países que gravan los combustibles con tipos impositivos relativamente más altos, el uso de la energía tiende a ser menos intensivo en carbono.

### *Implicaciones políticas*

- El fortalecimiento de las señales del precio del carbono animaría a los ciudadanos y a las empresas a tener en cuenta el coste climático de sus acciones. De este modo, estos actores consumirían menos bienes y servicios intensivos en carbono y se pasarían gradualmente a actividades de bajo o cero carbono. Además, las empresas de tecnología limpia verían mejorar su posición competitiva frente a las empresas contaminantes. Desalentar las inversiones en activos intensivos en carbono, tales como centrales de carbón, también reduce el riesgo de los altos costes de ajuste en el futuro.
- Es razonable incrementar primero los precios del carbono donde actualmente son los más bajos. El carbón es un caso especialmente llamativo a este respecto, ya que actualmente está gravado con algunos de los tipos impositivos más bajos en todos los usuarios de energía, a pesar de su considerable impacto negativo en el clima y en la contaminación atmosférica. Los tipos impositivos son actualmente cero en la aviación y el transporte marítimo internacional, y casi cero o muy bajos en todos los usuarios de varios países.
- En general, la mayoría de los países fomentan el cambio a fuentes más limpias gravando más los combustibles que las fuentes de energía menos contaminantes, como las energías hidráulica, eólica y solar. En algunos países, las reformas fiscales en el sector de la electricidad con neutralidad recaudatoria podrían reforzar los incentivos destinados a reducir las emisiones.

© OECD

**Este resumen no es una traducción oficial de la OCDE.**

Se autoriza la reproducción de este resumen siempre y cuando se mencionen el título de la publicación original y los derechos de la OCDE.

**Los resúmenes multilingües son traducciones de extractos de publicaciones de la OCDE editados originalmente en inglés y en francés.**



**[¡Lea la versión completa en inglés en OECD iLibrary!](#)**

© OECD (2019), *Taxing Energy Use 2019: Using Taxes for Climate Action*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/058ca239-en